



CUỘC HỌP CHUYÊN TRÁCH CỦA
NHÓM CÔNG TÁC VỀ GIẢM PHÁT
THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN

Phiên họp thứ 15
Chương trình nghị sự mục 2

ISWG-GHG 15/2/5
Ngày 12 tháng 5 năm 2023
CHỈ CÓ TIẾNG ANH

Phát hành công khai trước phiên họp:



**TIẾP TỤC XEM XÉT VÀ HOÀN THIỆN VIỆC XÂY DỰNG DỰ THẢO
CHIẾN LƯỢC SỬA ĐỔI CỦA IMO VỀ GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ
TÀU BIỂN**

Văn bản đề xuất Chiến lược sửa đổi

Do Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon đệ trình

TÓM TẮT

<i>Tóm tắt:</i>	Tài liệu này làm rõ văn bản dự thảo và đưa ra các khuyến nghị để văn bản được đưa vào Chiến lược sửa đổi của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển.
<i>Định hướng chiến lược, nếu có:</i>	3
<i>Kết quả đầu ra:</i>	3.2
<i>Hành động cần thực hiện:</i>	Đoạn 23
<i>Tài liệu liên quan:</i>	MEPC 80/WP.6; ISWG-GHG 14/2/4, ISWG-GHG 14/2/3, ISWG-GHG 13/3/7 và ISWG-GHG 13/3/6

Bối cảnh

1 ISWG-GHG 14 đã đề nghị Ủy ban "phê duyệt báo cáo của Nhóm nói chung, và đặc biệt lưu ý tiến độ đạt được trong việc sửa đổi Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển và Nhóm đã đồng ý sử dụng văn bản được nêu trong phụ lục 1 làm cơ sở để xem xét thêm và hoàn thiện dự thảo Chiến lược sửa đổi tại phiên họp tiếp theo (đoạn 91 đến 96 và phụ lục 1)" (MEPC 80/WP.6, đoạn 132).

2 Đoạn 91 đến 96 làm rõ thêm rằng văn bản trong phụ lục 1 của tài liệu MEPC 80/WP.6, là sự phản ánh phù hợp các cuộc thảo luận hiện tại của Nhóm

về dự thảo Chiến lược sửa đổi và là cơ sở để xem xét trong tương lai nhưng cũng lưu ý rằng nó đại diện cho công việc đang tiến hành, và tất cả các văn bản và con số trong tài liệu có thể được sửa đổi thêm và không ảnh hưởng đến kết quả của các cuộc đàm phán tiếp theo.

3 Các bên đồng ủng hộ vẫn hoàn toàn cam kết tham gia tích cực vào các cuộc đàm phán quan trọng này. Tuy nhiên, các bên đồng ủng hộ lo ngại rằng đoạn 132 nêu trên có thể được đọc để suy ra rằng văn bản không có ở điểm này không được coi là một phần của khung đàm phán. Mặc dù các bên đồng ủng hộ vui lòng tiếp tục làm việc với sự hiểu biết rằng phụ lục 1 cung cấp "cơ sở" để xem xét thêm, nhưng họ muốn làm rõ rằng họ hiểu rằng đó không phải là "cơ sở" cho các cuộc đàm phán trong tương lai bao gồm tất cả các văn bản đã được đề xuất bởi bên đệ trình. Do đó, để rõ ràng, các bên đồng ủng hộ nhắc lại ở đây, các mục của Chiến lược sửa đổi mà các tài liệu đệ trình đã được thực hiện trước đây và văn bản đã được đề xuất mà không còn được phản ánh trong phụ lục 1 của tài liệu MEPC 80/WP.6. Vì các bên đồng ủng hộ cho rằng những vấn đề này vẫn chưa được giải quyết trong các phiên đàm phán trước đó và quan trọng đối với tính bền vững của Chiến lược sửa đổi, họ yêu cầu Ban thư ký và Chủ tịch đảm bảo những vấn đề này vẫn được đưa vào chương trình đàm phán tại MEPC 80, và các quy trình khác của IMO nếu phù hợp.

Văn bản Chiến lược sửa đổi được yêu cầu

Giới thiệu

4 Các bên đồng ủng hộ cho rằng cần nhấn mạnh trong phần giới thiệu, xét tính trung tâm của Công ước IMO đối với nhiệm vụ của các cuộc đàm phán này, các dẫn chiếu trong Điều I của Công ước IMO. Tài liệu ISWG-GHG 13/3/7 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon) đề xuất đưa vào đoạn trích dẫn sau: "Điều I của Công ước IMO nêu rõ mục đích của tổ chức là: (a) cung cấp máy [...] tạo điều kiện thuận lợi cho việc áp dụng chung "các tiêu chuẩn cao nhất có thể thực hiện được" trong các vấn đề liên quan đến [...] "ngăn ngừa và kiểm soát" ô nhiễm biển do tàu biển gây ra". Ngoài ra, trong Kế hoạch Chiến lược năm 2018–2023, IMO nhắc lại rằng sứ mệnh của cơ quan này, một phần, là thúc đẩy "vận tải biển thân thiện với môi trường, hiệu quả và bền vững [...] "bằng cách áp dụng các tiêu chuẩn cao nhất có thể thực hiện được về" [...] ngăn ngừa và kiểm soát" ô nhiễm do tàu biển gây ra."

Bối cảnh

5 Tài liệu ISWG-GHG 13/3/7 yêu cầu phần "Bối cảnh" bao gồm dẫn chiếu cụ thể đến khoa học mới nhất cung cấp bối cảnh cho Chiến lược sửa đổi, bao

gồm các báo cáo gần đây của Ủy ban liên chính phủ về biến đổi khí hậu (IPCC) và các báo cáo khoa học liên quan và đặc biệt là các báo cáo IPCC 1.5 và AR6. Năm 2018, Ủy ban đã xác định rằng Mức độ tham vọng lớn hơn và các biện pháp đi kèm là không phù hợp trong Chiến lược ban đầu do thiếu sự xác nhận của khoa học tại thời điểm đó. Khoa học hiện có sẵn và rõ ràng và nên được dẫn chiếu trong văn bản Chiến lược sửa đổi cho phù hợp. Các bên đồng ủng hộ lưu ý việc đưa các dẫn chiếu này vào 3.1bis (Mức độ tham vọng), tuy nhiên người ta tin rằng các báo cáo cụ thể được liệt kê trong 3.1bis được liệt kê phù hợp hơn trong bối cảnh Chiến lược sửa đổi (như đã được đề xuất trước đây) và thay vào đó trong 3.1bis chỉ đề cập đến các báo cáo mới nhất từ IPCC, bao gồm các báo cáo 1.5 và AR6 (chứ không liệt kê các năm 2018, 2021-2023 như hiện tại trong 3.1bis).

Phát thải và các kịch bản phát thải

6 Các bên đồng ủng hộ cho rằng điều quan trọng là phải ghi vào phần này của Chiến lược sửa đổi rằng: "[Cường độ carbon đã được cải thiện từ năm 2012 đến 2018 đối với vận tải biển quốc tế nói chung, cũng như đối với hầu hết các loại tàu. Cường độ carbon tổng thể, tính trung bình trong vận tải biển quốc tế, tốt hơn 21% và 29% so với năm 2008, được đo bằng AER và EEOI, trong mức phân bổ dựa trên hành trình. Những cải thiện về cường độ carbon của vận tải biển quốc tế không theo lộ trình tuyến tính và hơn một nửa đã đạt được trước năm 2012. Tốc độ giảm cường độ carbon đã chậm lại kể từ năm 2015, với tỷ lệ phần trăm trung bình hàng năm thay đổi từ 1% đến 2%.]" Rõ ràng, khoa học đang xác nhận rằng tiến trình tổng thể đối với quá trình khử carbon cho lĩnh vực này đang có xu hướng giảm và thấp hơn tham vọng cần thiết và do đó cho thấy rằng các phản ứng chính sách của chúng ta phải được tăng cường trong Chiến lược sửa đổi cho phù hợp.

Mục tiêu

7 Tài liệu ISWG-GHG 13/3/7 đã cung cấp văn bản cho một bộ bốn mục tiêu: cụ thể là Chiến lược sửa đổi được thiết kế để:

"[.1 Cung cấp một lộ trình duy nhất, dựa trên cơ sở khoa học để chuyển đổi vận tải biển quốc tế khỏi phát thải KNK, kết hợp với tất cả các nỗ lực quốc tế trong việc giải quyết phát thải KNK, bao gồm Hiệp định Paris và các mục tiêu của Hiệp định cũng như Chương trình nghị sự năm 2030 của Liên hợp quốc về phát triển bền vững và SDG 13: 'Hành động khẩn cấp để chống biến đổi khí hậu và các tác động của nó';

- .2 Xác định các hành động sẽ được ngành vận tải biển quốc tế và IMO thực hiện, bao gồm nỗ lực hết sức có thể để giảm lượng phát thải trong tương lai và tạo điều kiện cho quá trình chuyển đổi công bằng giúp giảm bớt bất lợi so sánh mang tính hệ thống mà một số quốc gia phải đối mặt, đồng thời công nhận vai trò mà ngành vận tải biển quốc tế thực hiện trong hỗ trợ phát triển kinh tế vùng lãnh thổ;
- .3 Xác định các hành động và nhóm biện pháp (Nhóm) và các mốc thời gian thực hiện cần thiết để đạt được các mục tiêu trên, bao gồm chính sách giải quyết sự khác biệt hiện tại giữa nhiên liệu hóa thạch và các công nghệ và nhiên liệu thay thế, biện pháp khuyến khích lộ trình nghiên cứu, phát triển và triển khai cần thiết (RD&D) của các công nghệ và nhiên liệu mới, và việc giải ngân các nguồn doanh thu được huy động để đảm bảo tất cả các quốc gia thành viên đều có được quá trình chuyển đổi công bằng; và
- .4 Xác định quy trình cần thiết để theo dõi, đánh giá và xem xét liên tục Chiến lược sửa đổi và tất cả các hành động liên quan, để cung cấp thông tin cho các sửa đổi tiếp theo trong khoảng thời gian không dưới 5 năm.]"

8 Các bên đồng ủng hộ cho rằng văn bản được cung cấp trong phụ lục 1 về "Mục tiêu" yếu hơn đáng kể so với văn bản trên. Theo ý kiến của các bên đồng ủng hộ, khoa học hiện có sẵn cho Ủy ban yêu cầu Tổ chức phải áp dụng các mốc thời gian và định nghĩa chính sách trong Chiến lược sửa đổi được thắt chặt hơn nhiều so với dự đoán trước đây và việc không áp dụng chính sách đó tại MEPC 80 có thể gây nguy hiểm cho chương trình nghị sự 1,5°C cho lĩnh vực này.

Tầm nhìn

9 Văn bản được đề xuất trong phụ lục 1 mô tả quá trình chuyển đổi trong tương lai, không đề cập đến sự cần thiết của quá trình chuyển đổi công bằng, không bỏ lại Quốc gia nào phía sau và có thể mất thêm 77 năm nữa để hoàn thành. Tầm nhìn như vậy có khả năng chứng kiến việc vận tải biển quốc tế hoạt động trên một đại dương phải chịu hơn 2°C sự nóng lên toàn cầu cực nhanh. Các bên đồng ủng hộ lưu ý rằng không có ngoại lệ, tất cả các phái đoàn đã phát biểu đều tán thành một số phiên bản của cam kết không để ai bị bỏ lại phía sau trong các hoạt động can thiệp của họ và hầu hết đều đề cập đến nhu cầu khử carbon hoàn toàn vào khoảng giữa thế kỷ này với nhiều phái đoàn ủng hộ tham vọng cao hơn 100% không muộn hơn năm 2050. Rõ ràng là cần có cả mục tiêu giảm

phát thải phù hợp với mục tiêu 1.5°C và cam kết vững chắc đối với quá trình chuyển đổi công bằng để Chiến lược sửa đổi thành công trong việc thực hiện quá trình chuyển đổi tương ứng với mục tiêu 1,5°C phù hợp với các mục tiêu của Hiệp định Paris và điều này cần được phản ánh trong tầm nhìn chung của chúng ta. Do đó, các bên đồng ủng hộ yêu cầu rằng văn bản được cung cấp trước đó "[IMO cam kết chuyển đổi công bằng vận tải biển quốc tế khỏi các công nghệ và nhiên liệu phát thải KNK hiện tại như một vấn đề cấp bách và nhằm mục đích loại bỏ chúng hoàn toàn vào giữa thế kỷ]" được giữ lại trong các dự thảo trong tương lai.

Các mức độ tham vọng

10 Mặc dù các bên đồng ủng hộ nhất trí về mặt tổng thể với cách diễn đạt được đề xuất về tham vọng giảm thiểu được thể hiện trong phụ lục 1 của tài liệu MEPC 80/WP.6, nhưng họ vẫn cho rằng Chiến lược được tăng cường đáng kể bằng cách đưa vào ngôn ngữ cụ thể để đảm bảo rằng việc thực hiện Chiến lược là công bằng. Việc tăng cường này trong phần "Mức độ tham vọng" càng quan trọng hơn vì hiện tại không có ngôn ngữ nào liên quan đến quá trình chuyển đổi công bằng trong "Tầm nhìn". Do sự bất bình đẳng trong quá trình ra quyết định đã xảy ra cho đến nay, với sự vắng mặt đáng chú ý của nhiều quốc gia dễ bị tổn thương nhất về khí hậu trong các quy trình lộ trình của Tổ chức, các bên đồng ủng hộ cho rằng khía cạnh này của Chiến lược cần được xem xét đầy đủ. Đối với các bên đồng ủng hộ, bên cạnh nhiều quốc gia đang phát triển, bao gồm hầu hết các Quốc đảo nhỏ đang phát triển (SIDS) và các quốc gia kém phát triển nhất (LDC), các Mức độ tham vọng cần phải đồng thời phù hợp với môi trường và công bằng để có hiệu quả.

11 Do đó, các bên đồng ủng hộ vẫn kỳ vọng rằng "Mức độ Tham vọng" sẽ phản ánh cả các mục tiêu giảm phát thải tuyệt đối cho năm 2030, 2040 và 2050 cũng như bao gồm các tham số để kích hoạt và trao quyền cho quá trình chuyển đổi công bằng không để Quốc gia nào bị bỏ lại phía sau. Như nội dung hiện tại của tài liệu MEPC 80/WP.6, phần trước vẫn còn được thảo luận nhưng phần sau hiện đã bị loại trừ. Đã có những tài liệu đệ trình toàn diện (để biết ví dụ, xem các tài liệu ISWG-GHG 13/3/6 và ISWG-GHG 13/3/7 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon)) và văn bản đề xuất về vấn đề này trước đây.

12 Các bên đồng ủng hộ cũng lưu ý rằng văn bản được thêm vào đoạn 3.2.3 "[trước khi thông qua]" nếu nó được đưa vào sẽ dẫn đến hậu quả hạn chế việc xem xét thông tin thu thập được về tác động đối với các Quốc gia đối với việc áp dụng các biện pháp, và do đó không được tính đến khi xem xét các biện pháp giảm thiểu KNK và Chiến lược. Các bên đồng ủng hộ hiểu rằng mục đích là để

làm rõ rằng không có biện pháp nào được áp dụng mà không đánh giá tác động đối với các Quốc gia, nhưng cách diễn đạt bổ sung này là hạn chế không cần thiết khi các tác động đối với các Quốc gia chỉ nên được xem xét trước khi áp dụng các biện pháp.

Nguyên tắc

13 Liên quan đến nội dung của phần "Nguyên tắc", theo ý kiến của các bên đồng ủng hộ, điều cần thiết là phải quan tâm đúng mức để xác định bằng văn bản rõ ràng các nguyên tắc quốc tế sẽ áp dụng trong việc thực hiện Chiến lược sửa đổi, đặc biệt là trước những lời kêu gọi lặp đi lặp lại rằng Tổ chức phải rõ ràng và chắc chắn trong quá trình hoạch định chính sách của mình. Các bên đồng ủng hộ trước đây đã chỉ ra trong các tài liệu đệ trình (để biết ví dụ, xem tài liệu ISWG-GHG 13/3/6 và ISWG-GHG 14/2/3) sự bất thường hiện đang tồn tại trong việc sử dụng nguyên tắc phòng ngừa của Tổ chức, một vấn đề mà nên được chuyển đến Ủy ban Pháp lý để xem xét. Khi Ủy ban chuyển sang thiết lập mức giá cần thiết đối với phát thải KNK và các công cụ dựa trên thị trường liên quan, điều cần thiết là phải xác định rõ ràng các nguyên tắc quốc tế theo đó các nguồn doanh thu kết quả sẽ được thu thập và giải ngân. Nơi hợp lý để cung cấp sự rõ ràng này là phần này của Chiến lược được sửa đổi:

14 Các bên đồng ủng hộ lưu ý rằng trong khi nhiều phái đoàn nói rằng họ miễn cưỡng mở ra các cuộc thảo luận về nguyên tắc, thì những phái đoàn khác cũng kêu gọi cập nhật phần này, dẫn đến việc đưa vào một điều khoản bổ sung liên quan đến an toàn của tàu, mặc dù đây không phải là một nguyên tắc quốc tế.

15 Vì những lý do này, các bên đồng ủng hộ yêu cầu đưa văn bản dưới đây vào lần lặp lại văn bản tiếp theo, ngoài những điều khác, để nó có thể được tranh luận đúng đắn trong bối cảnh của các nguyên tắc khác và các vấn đề liên quan được đưa ra trong phụ lục 1 hiện nay.

"[Các nguyên tắc được ghi trong các văn kiện đã được phát triển, cụ thể là:

- .1 nguyên tắc không phân biệt đối xử và nguyên tắc người gây ô nhiễm phải trả tiền được quy định trong MARPOL và các công ước khác của IMO;
- .2 các nguyên tắc công bằng và tham vọng cao nhất có thể được ghi trong UNFCCC và Hiệp định Paris thừa nhận rằng các quốc gia có trách nhiệm chung nhưng khác biệt và khả năng tương ứng tùy theo hoàn cảnh quốc gia khác nhau (CBDR-RC); và

- .3 nguyên tắc tiếp cận phòng ngừa như được ghi trong Điều 15 của Tuyên bố Rio 1992 của Liên hợp quốc về Môi trường và Phát triển và Điều 6 của Hiệp định về đàm phán của Liên hợp quốc năm 2001].

Mốc thời gian

16 Nghiên cứu khoa học gần đây nhất của IPCC hoàn toàn ủng hộ khuyến nghị của nhiều nghiên cứu tập trung vào vận tải biển quốc tế gần đây* rằng chính sách tham vọng cao toàn cầu hiện nay là cần thiết để thúc đẩy quá trình khử carbon của nền kinh tế toàn cầu với tốc độ và quy mô chưa từng có trong lịch sử loài người. Mỗi 1/10 của một mức độ đều quan trọng; tất cả sự chậm trễ đều có thể đo lường bằng chi phí trực tiếp và leo thang đối với ngành, các Quốc gia Thành viên và các thể hệ tương lai. Để ngành vận tải biển mang lại một tỷ lệ hợp lý trong mức giảm phát thải toàn cầu cần thiết, có một trường hợp rõ ràng là phải xem xét lại và thắt chặt các mốc thời gian cần thiết để cho phép quá trình chuyển đổi phù hợp với mục tiêu 1.5°C và phản ánh điều tương tự trong văn bản Chiến lược sửa đổi. Các bên đồng ủng hộ tiếp tục vận động ủng hộ việc áp dụng một loại thuế KNK toàn cầu hiệu quả và đầy tham vọng sẽ được áp dụng không muộn hơn năm 2025. Điều này đòi hỏi phải có sự nhất trí về phạm vi kết hợp các biện pháp được thống nhất tại MEPC 80 và khởi động một Đánh giá Tác động Toàn diện để cho phép phê duyệt nhóm biện pháp trung hạn cuối cùng tại MEPC 81. Mặc dù đây là những mốc thời gian chặt chẽ, nhưng chúng vẫn khả thi với mức độ khẩn cấp và cam kết phù hợp. Chúng rất cần thiết để đạt được việc thực hiện Chiến lược sửa đổi tương xứng với mục tiêu 1.5°C.

17 Với tính cấp bách do tình trạng khẩn cấp về khí hậu gây ra và hướng dẫn chuyên môn rõ ràng, lặp đi lặp lại được cung cấp cho Ủy ban rằng hướng dẫn chính sách chắc chắn, chứ không phải sự mơ hồ hơn nữa, là điều hết sức cần thiết, một lần nữa chúng tôi yêu cầu Chiến lược sửa đổi xác nhận rằng các mốc thời gian được đẩy nhanh một cách thích hợp sẽ được thông qua.

Các biện pháp ngắn hạn

18 Các bên đồng ủng hộ nhớ lại các tài liệu đệ trình trước đây của họ lưu ý rằng các biện pháp ngắn hạn đã được thống nhất sẽ cần phải được điều chỉnh để phù hợp với bất kỳ Mức độ tham vọng sửa đổi nào được xác định trong Chiến lược sửa đổi. Vì rõ ràng là đa số ủng hộ mục tiêu tổng thể là khử carbon hoàn toàn trước năm 2050, nên rõ ràng tính nghiêm ngặt của các biện pháp ngắn hạn sẽ cần được sửa đổi.

* Để biết ví dụ, xem nghiên cứu của UMAS, Maersk McKinney Moller và Ricardo.

Các biện pháp trung và dài hạn

19 Để phù hợp với nhu cầu tăng cường tham vọng, tính cấp bách và chắc chắn, các bên đồng ủng hộ nhắc lại các khuyến nghị trước đây của họ rằng Ủy ban cung cấp định nghĩa rõ hơn về nội dung của nhóm các biện pháp trung hạn trong Chiến lược sửa đổi, ở mức tối thiểu bao gồm:

- .1 một biện pháp dựa trên thị trường, cụ thể là một khoản thuế KNK bắt buộc toàn cầu được áp dụng cho tất cả các loại dầu nhiên liệu quốc tế có hiệu lực từ năm 2025 với giá ban đầu ít nhất là 100 USD/tấn CO₂-eq và phải được đánh giá 5 năm một lần và các cơ chế không thể đảo ngược; và
- .2 một quy định chỉ huy và kiểm soát, cụ thể là tiêu chuẩn nhiên liệu toàn cầu, hoạt động ở mức thấp ban đầu vào năm 2025 và phải được đánh giá 5 năm một lần và các cơ chế không thể đảo ngược sau đó.

20 Các bên đồng ủng hộ lưu ý lời đề nghị của Chủ tịch gợi ý các đề xuất văn bản chắc chắn và đã đệ trình riêng các đề xuất văn bản cho đoạn 4.5 hiện tại (ISWG-GHG 15/2/4).

Tác động đến các Quốc gia

21 Các bên đồng ủng hộ nhất trí rằng các tác động đối với các quốc gia trong nhóm các biện pháp trung hạn cần được đánh giá và tính đến khi thích hợp trước khi áp dụng nhóm biện pháp. Các bên đồng ủng hộ cũng kỳ vọng rằng nhiệm vụ cực kỳ quan trọng là giám sát liên tục các tác động sẽ được yêu cầu để xác định mức bồi thường công bằng cho những Quốc gia không thể tránh khỏi những tác động tiêu cực không cân xứng.

22 Các bên đồng ủng hộ, với tư cách là đại diện của một số Quốc gia dễ bị tổn thương nhất với biến đổi khí hậu trên thế giới, quá hiểu về câu hỏi hóc búa phải đối mặt liên quan đến tác động tiềm ẩn của các biện pháp đối với các Quốc gia. Các quốc gia này đang và sẽ bị ảnh hưởng đầu tiên và nặng nề nhất bởi tình trạng khẩn cấp khí hậu mà họ không góp phần gây ra. Theo đó, họ không đủ khả năng và sẽ không chấp nhận bất kỳ thỏa hiệp nào trong việc đảm bảo lộ trình chuyển đổi phù hợp với mục tiêu 1.5°C. Đồng thời, họ là những quốc gia chịu rủi ro cao nhất trước những tác động tiêu cực không cân xứng của quá trình chuyển đổi. Vì vậy, các Quốc gia này không có lựa chọn nào khác ngoài việc đặt niềm tin vào lương tâm tập thể và cam kết của gia đình IMO toàn cầu để đảm bảo không có Quốc gia nào bị bỏ lại phía sau.

Hành động được yêu cầu của Nhóm Công tác

23 Nhóm được đề nghị lưu ý bối cảnh của tài liệu này và xem xét văn bản được đề xuất để đưa vào dự thảo Chiến lược KNK năm 2023 của IMO.
